Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2038

20. 07. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/1744 —

Hochseeschlepper unter bundesdeutscher Flagge und Küstenschutz

Küsten- und Hochseeschlepper sind nicht nur im Falle einer Havarie eines anderen Schiffes ein wichtiger Faktor des Schutzes unserer Küsten. In der Bundesrepublik Deutschland steht für derartige Zwecke u. a. das Mehrzweckschiff „Mellum" zur Verfügung. Die Einsatzfähigkeit dieses Schiffes unter schwierigen Wetterbedingungen ist umstritten. Der Schutz insbesondere der Nordseeküste im Fall von Havarien ist somit unbefriedigend.

Vorbemerkung zur „Schlepperkapazität in der Deutschen Bucht"

Das gültige Vorsorgekonzept für Schlepperhilfe bei Schiffsunfällen in der Deutschen Bucht stützt sich auf das bundeseigene Mehrzweckschiff MZS „Mellum" und den gesetzlich abgesicherten Zugriff der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes auf etwa 60 kleinere private Schlepper, die an der Küste von Emden bis Brunsbüttel stationiert sind.

Das im 24-Stunden-Einsatz betriebene MZS „Mellum" verfügt über eine Schleppleistung von 110 t Pfahlzug. Das Schiff ist unter Berücksichtigung des Bemessungsschiffs für die Jade (Länge: 350 m; Breite: 52 m; Tiefgang: 20 m, ca. 250000 tdw) konzipiert und bei den überwiegend herrschenden Wetterlagen in der Nordsee einsatzfähig. Die privaten Schlepper verfügen in der Regel über eine Schleppleistung zwischen 20 bis 60 t Pfahlzug und sind im Küstenvorfeld je nach Wetterlage (Windrichtung und Dauer) mindestens bis 6 bzw. 7 Bft einsetzbar.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 5. Juli 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Mit dieser Kapazität konnten die Hauptverkehrswege in der Deutschen Bucht, der Tiefwasserweg Deutsche Bucht Westansteuerung und das Verkehrstrennungsgebiet Terschelling-Deutsche Bucht, mit den durch Querverkehr belasteten Gebieten bisher in jedem Fall gesichert werden.

Ab Ende 1997 steht im Rahmen des Vorsorgekonzeptes ein weiteres Schiff mit dem Neubau eines Schadstoffunfallbekämpfungsschiffes „SUBS", das ebenfalls in der Betriebsform eines Mehrzweckschiffes eingesetzt werden soll, zur Verfügung.

Die Bundesregierung hat unter Einbeziehung der Expertengespräche in der Sonder-Arbeitsgruppe entschieden, daß dieses Konzept durch die befristete Anmietung eines zusätzlichen Hochseeschleppers ergänzt werden soll, um folgenden Veränderungen Rechnung zu tragen:

— Das deutsche Küstenmeer ist zum 1. Januar 1995 auf 12 sm erweitert worden. Gleichzeitig ist eine Ausschließliche Wirtschaftszone bis zu 200 sm eingerichtet worden. Damit ergeben sich seevölkerrechtlich erweiterte Verantwortlichkeiten für den maritimen Umweltschutz.

— Die Flotte privater Hafen- und Bergungsschlepper geht aus kommerziellen Gründen, bedingt durch eine laufende Verbesserung der Sicherheit der Verkehrswege, zurück. Es befindet sich kein Hochseeschlepper einer deutschen Reederei mehr im aktiven Einsatz. Der letzte an der deutschen Nordseeküste verbliebene Hochseeschlepper, die „Oceanic" der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-GmbH, Hamburg, mit einem Pfahlzug von 160 t, ist zur Zeit in Bremerhaven aufgelegt.

— Internationale Schlepperhilfe durch andere Nordseeanliegerstaaten wird wegen möglichen Eigenbedarfs dieser Länder oder langer Anmarschwege nicht in jedem Einzelfall zur Verfügung stehen. Die nach dem „Sherbro"-Unfall einberufene Sonder-Arbeitsgruppe der Vertragsstaaten des Bonn-Übereinkommens hat keine Aussage zur Schlepperkapazität in der Nordsee getroffen, sondern die EU um Daten zur Risikoanalyse der Gesamt-Nordsee gebeten und im übrigen die Vertragsstaaten auf die eigene Verantwortung verwiesen. Großbritannien hatte zwei Schlepper vorübergehend probeweise angemietet; die Ergebnisse werden z. Z. ausgewertet. Frankreich hat je einen Hochseeschlepper in Brest und in Cherbourg stationiert. Die Niederlande werden voraussichtlich ab Juli 1995 einen Schlepper anmieten.

— Das von der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes geplante Schadstoffunfallbekämpfungsschiff („SUBS"), das mit einer Schleppkapazität von über 100 t ausgerüstet sein wird, wird voraussichtlich erst Ende 1997 zur Verfügung stehen.

— Das MZS „Mellum" kann deshalb derzeit bei Ausfall (z. B. einer Reparatur oder Wahrnehmung eines anderen Auftrags) durch ein vergleichbares Schiff nicht ersetzt werden. Außerdem steht für die „Mellum" eine mehrmonatige Werftliegezeit für Umbauarbeiten an.

Bei dieser Sachlage soll bis zur Verfügbarkeit des schleppfähigen SUBS zusätzliche hochseetüchtige Schlepperkapazität angemietet werden. Zwar setzt das Verkehrssicherungssystem in der Deutschen Bucht mit dem Verkehrstrennungsgebiet, dem Tiefwasserweg für Tanker und große Schiffe, der Radarberatung und dem Lotsdienst vorrangig auf die Verhütung von Schiffsunfällen. Auch steht ein hochleistungsfähiges Öl- und Chemikalienunfallbekämpfungssystem zur Verfügung. Gleichwohl kann sich die Notwendigkeit des Einsatzes von Hochseeschleppern jederzeit ergeben, um z. B. bei stürmischen Wetterlagen havarierte Tanker zu halten oder zumindest kontrolliert driften zu lassen, damit Umweltschäden verhindert werden. Das zusätzliche Schiff ist dazu bestimmt, die Deutsche Bucht in Abstimmung mit der „Mellum" so zu patroullieren, daß havarierte Schiffe insbesondere an den Verkehrsschwerpunkten jederzeit mit kurzen Anmarschwegen erreicht werden können. Vorübergehend kann der zusätzliche Schlepper auch als Ersatz für die „Mellum" dienen.

Die vorübergehende Anmietung eines zusätzlichen Hochseeschleppers für den Einsatz in der Deutschen Bucht soll bis zu dem Zeitpunkt erfolgen, zu dem das geplante Schadstoffunfallbekämpfungsschiff zur Verfügung steht.

1. Seit wann ist der Bundesregierung bekannt, daß die niederländische Behörde die Charterung von Schleppkapazität 1994 ausgeschrieben hat und der Zuschlag hierfür im April 1995 erteilt werden sollte?

2. Wie und wann hat die Bundesregierung diese Informationen dem Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages speziell für die Haushaltsberatungen zu Beginn des Jahres 1995 zugängig gemacht?

3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die niederländische Regierung Anfang April 1995 ein niederländisches Firmenkonsortium damit beauftragt hat, einen Hochseeschlepper zum Schutz der niederländischen Küste in Den Helder zu stationieren?

Die niederländische Regierung hat die Bundesregierung über die Absicht der Charterung von Schlepperkapazität erst im Mai d. J. im Rahmen der ETOW-Arbeitsgruppe informiert. Die Bundesregierung wird den Bericht dieser Arbeitsgruppe in Kürze dem Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages übermitteln.

4. Stimmt die Bundesregierung der zusammenfassenden Bewertung „Zur Zeit gibt es keinen ausreichenden Schutz für derartige Notfälle. Aus diesem Grund besteht ein dringender Handlungsbedarf für eine kurzfristig greifende Abhilfe" aus der ERNO-Studie für das Bundesministerium für Verkehr (BMV) (Verkehrssicherungssystem Deutsche Küste im Jahr 2000, Kapitel 7.4 – erstellt von der Deutschen Aerospace/ERNO Raumfahrttechnik Bremen vom Januar 1995) zu?

Auf die Ausführungen in der Vorbemerkung wird verwiesen.

5. Kann die Nichtveröffentlichung dieser Studie und dieser Konsequenzen auch gegenüber dem Verkehrsausschuß als Versuch gewertet werden, die Öffentlichkeit von der unbefriedigenden Situation im Küstenschutz bei Havarien abzulenken?

   Wenn nein, warum erfolgte keine entsprechende Information gegenüber dem Deutschen Bundestag?

Nein. Die ERNO-Studie über das Verkehrssicherungssystem Deutsche Küste 2000 (VSDK 2000) ist dem Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr des Deutschen Bundestages am 20. April 1994 – unmittelbar nach Eingang im Bundesministerium für Verkehr – übersandt worden. Sie ist veröffentlicht und interessierten Stellen auf Anfrage zur Verfügung gestellt worden. Selbstverständlich haben auch die am Verkehrssicherungssystem beteiligten Küstenländer und Schiffahrtsverbände Abdruck der Studie erhalten. Die zusätzliche gutachterliche Aussage zur Schlepperkapazität ist nicht Gegenstand der oben erwähnten ERNO-Studie VSDK 2000 gewesen und nicht im Schlußbericht der Studie enthalten; sie ist jedoch ebenfalls interessierten Kreisen zur Verfügung gestellt und damit auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden.

6. Ist dem BMV bekannt, daß vom „Netherlands Maritime Institute" in Rotterdam bereits seit 1981 eine Studie von H. J. van Wijhe („Availability of tugboats in the north sea") existiert, in der aufgezeigt wurde, daß ein Großteil des Seegebietes Deutsche Bucht nicht von Hochseeschleppern innerhalb von sechs Stunden erreicht werden kann?

7. Ist es richtig, daß diese Studie dem BMV erst durch das ERNO-Gutachten vom Januar 1994 bekannt wurde, aber die Ergebnisse dieser Studie insbesondere über die Verfügbarkeit von Hochseeschleppern bisher nicht in die Überlegungen des BMV einbezogen wurden?

   Wenn ja, wie erfolgte diese Einbeziehung?

Erkenntnisse aus der niederländischen Studie sind in das ERNO-Gutachten eingeflossen und bewertet worden. Sie wurden auch von der niederländischen Seite im Rahmen der ETOW-Arbeitsgruppe erwähnt. Zu den Überlegungen der Bundesregierung wird auf die Ausführungen in der Vorbemerkung verwiesen.

8. Welche technischen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um bei Havarien von Schiffen an unseren Küsten einzugreifen und z. B. die Strandung eines havarierten Schiffes zu verhindern?

9. Welche Schleppkapazität ist bei welchen Wetterbedingungen und ab welcher Schiffsgröße nach Kenntnis der Bundesregierung notwendig, um etwa ein antriebs- oder steuerungsloses Schiff zu schleppen?

10. Bis zu welchen Wetterbedingungen ist das Mehrzweckschiff „Mellum" einsetzbar?

    Welche Schleppleistungen kann die „Mellum" bei Windstärken über 8 Bft effektiv erbringen?

Zu den technischen und nautischen Möglichkeiten der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes im Rahmen der vorgesehenen Schlepperkapazität ist in der Vorbemerkung Stellung genommen worden.

11. Wie steht die Bundesregierung zu der Annahme, daß aufgrund seiner Bauweise das Mehrzweckschiff „Mellum" ab Windstärke 8 nur noch einen effektiven Pfahlzug von knapp 75 % des statistischen Pfahlzuges von 110 t erbringen kann?

Bei höheren Windstärken ist davon auszugehen, daß der Pfahlzug ungeachtet der Bauweise nicht voll zur Wirkung kommen kann; dies gilt nicht nur für das MZS „Mellum", sondern auch für alle anderen Schleppfahrzeuge. Für die Beurteilung der Eignung eines Schleppers ist die Pfahlzugkraft nur ein Kriterium; weitere Kriterien, wie z. B. Bauart, Ausrüstung, Abmessungen, Manövriereinrichtungen u. a. sind ebenso wichtig.

12. Welche Erfahrungen hat die Besatzung der „Mellum" nach Meinung des BMV in bezug auf die Herstellung einer Schleppverbindung mit Havaristen bei Windstärken über 7 Bft?

Dieser Fall ist bisher nicht eingetreten, so daß insofern praktische Erfahrungen nicht gesammelt werden konnten. Übungen bei Windstärken über 7 Bft sind aus Sicherheitsgründen nicht vertretbar. Unabhängig davon wird die Besatzung des MZS „Mellum" jährlich geschult, um Schleppverbindungen mit Havaristen herstellen zu können.

13. Wie oft hat die Besatzung des Mehrzweckschiffes „Mellum" nach Kenntnis der Bundesregierung in der Vergangenheit Schiffe geschleppt, und wie groß waren diese Schiffe?

Die Besatzung des MZS „Mellum" hat anläßlich einer Übung am 17. Mai 1994 das Schleppen eines 80 000 tdw-Tankers erfolgreich geprobt. In der Praxis sind derartige Fälle bisher nicht aufgetreten.

14. Sind dabei die jeweiligen Schleppverbindungen von der Besatzung des Mehrzweckschiffes „Mellum" hergestellt worden, und wie viele dieser Einsätze haben bei Windstärken über 6 Bft stattgefunden?

Bei der genannten Übung im Mai 1994 sind Schleppverbindungen hergestellt worden. Die Einsätze haben bei Windstärken von 5 bis 4 Bft abflauend stattgefunden. Wegen der langfristig vorzubereitenden Anmietung eines geeigneten, den Havaristen darstellenden Schiffes ist die aktuelle Wetterlage hinzunehmen. Übungen bei Windstärken über 7 Bft wären wegen möglicher Gefährdungen von Besatzungsmitgliedern nicht zu vertreten.

15. Wie bewertet die Bundesregierung die Information, daß das Herstellen einer Schleppverbindung durch die Besatzung der „Mellum" bisher erst während einer Übung unter idealen Bedingungen im Jahr 1994 erprobt wurde und daß bei dieser Erprobung u. a. festgestellt wurde, daß die Besatzungsstärke für Schleppmanöver im „Ernstfall" nicht ausreicht?

Die Übung im Mai 1994 ist erfolgreich verlaufen. Die Besatzung des MZS „Mellum" hat die Schleppverbindung zum Tanker nach nur einem technisch bedingten Fehlversuch herstellen können. Die generelle Notwendigkeit für eine Verstärkung der Besatzung hat sich nicht ergeben.

16. In welchem Zeitraum ist das Mehrzweckschiff „Mellum" nach Auffassung der Bundesregierung einsatzbereit, um ein auf die Küste zutreibendes antriebs- oder steuerungsloses Großschiff zu erreichen, wie lange dauert es, mit der „Mellum" eine Schleppverbindung herzustellen?

Diese Frage kann nicht generell beantwortet werden. Grundsätzlich ist das MZS „Mellum" rund um die Uhr in der Deutschen Bucht im Einsatz und daher in der Lage, einem Havaristen auf direktem Wege zur Hilfe zu kommen. Die Herstellung der Schleppverbindung richtet sich nach den Umständen des Einzelfalles, insbesondere nach den gegebenen Wetterbedingungen, aber auch nach der Ausrüstung und den Manövriereigenschaften des Havaristen sowie der Einsatzbereitschaft seiner Besatzung. Manövriereigenschaften und Ausrüstung des MZS „Mellum" sowie die Ausbildung seiner Besatzung befinden sich auf dem neuesten Stand.

17. Ist nach Auffassung der Bundesregierung die Aussage richtig, daß der Notfalleinsatz des Mehrzweckschiffes „Mellum" erst nach einer Umrüstung möglich ist, diese Umrüstung etwa zwei Stunden dauert und die „Mellum" dafür einen Hafen anlaufen müßte?

18. Welche Häfen kommen für eine solche Umrüstung in Frage, und welchen Zeitraum benötigt die „Mellum", um aus dem Seegebiet Deutsche Bucht dorthin zu gelangen?

Nein. Diesbezügliche Aussagen sind unrichtig. Die auf dem Arbeitsdeck vorhandenen Einrichtungen für die Ölbekämpfung können ohne Zeitverlust auf See geslipt werden; sie sind schwimmfähig konstruiert.

19. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, daß es sich bei der „Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei Schiffsunfällen (Schleppereinsatz)" um eine rein informelle Absprache zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den privaten Betreibern von Küstenschleppern handelt, mit der der Bundesregierung in keiner Weise ein Zugriffsrecht auf die Schlepper zugestanden wird, sondern vielmehr das zuständige Wasser- und Schiffahrtsamt verpflichtet wird, zur Abwehr einer unmittelbar bevorstehenden Gefahr o. ä. den Havaristen durch u. a. schiffahrtspolizeiliche Verfügung anzuweisen, Schlepperhilfe in Anspruch zu nehmen?

Die Vereinbarung mit den privaten Schleppunternehmen betrifft die gegenseitige Information und Zusammenarbeit bei Schleppeinsätzen. Ein Zugriffsrecht auf private Schlepperkapazitäten in der Bundesrepublik Deutschland steht der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes aufgrund des Seeaufgabengesetzes (§ 3 c SeeAufG) zu.

20. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, daß zur Abwendung einer drohenden Gefahr, z. B. durch Strandung eines Havaristen in der Deutschen Bucht bei Windstärke 8 und mehr, ein Pfahlzug von mindestens 130 t (etwa in der Jademündung) notwendig ist und innerhalb von acht Stunden erbracht werden muß, aber das Mehrzweckschiff „Mellum" diese Leistung nicht rechtzeitig erbringen kann?

21. Nimmt die Bundesregierung an, daß die in Frage 20 benannte Schleppleistung durch die Aufbietung sämtlicher in den Häfen von Wilhelmshaven, Bremerhaven, Brunsbüttel und Cuxhaven abkömmlichen Küstenschlepper aufgebracht werden kann, und wenn ja, in welcher Zeit und auf Basis welcher Verträge?

Nach Ansicht der Bundesregierung ist bei Vorliegen unter den in der Frage genannten Bedingungen die Schlepp- und Assistenzkapazität des MZS „Mellum" aufgrund des/der Typs, Größe, Bauart, Leistung und Schleppkraft des Fahrzeugs mit einem Pfahlzug von 110 t zur Abwehr von Gefahren für einen Havaristen ausreichend (s. auch die Ausführungen in der Vorbemerkung). Bei Windstärken von 8 Bft oder mehr kommt in der Regel kein Abschleppen, sondern nur noch ein kontrolliertes Halten des Havaristen, z. B. eines Großtankers, in Betracht. Dies gilt auch für alle anderen Hochseeschlepper.

22. Ab welchen Witterungsbedingungen können nach Annahme des BMV die von Privaten betriebenen Küstenassistenzschlepper nicht mehr oder nur noch unter hohem Risiko für Schiff und Besatzung die Mündungen von Ems, Jade, Weser und Elbe verlassen, um in das Seegebiet Deutsche Bucht zu gelangen?

23. Ab welchen Witterungsbedingungen sind die in Frage 22 benannten Maßnahmen als sinnlos anzusehen?

Die privaten, noch im Einsatz befindlichen Schlepper sind im Küstenvorfeld je nach Richtung und Dauer des Windes mindestens bis Windstärke 6 bzw. 7 Bft einsetzbar (s. auch die Ausführungen in der Vorbemerkung).

24. Bis zu welchen maximalen Witterungsbedingungen geht die Bundesregierung davon aus, daß von der Besatzung des Mehrzweckschiffes „Mellum" oder von den Besatzungen der privat betriebenen Küstenassistenzschlepper noch eine Schleppverbindung zu einem Havaristen hergestellt werden kann, der kein Notgeschirr nach IMO an Bord hat?

    Welcher Zeitaufwand ist dafür in Abhängigkeit von verschiedenen Wetterlagen mindestens erforderlich?

Diese Frage kann nicht allgemein beantwortet werden; sie hängt von den Umständen des Einzelfalles, insbesondere der Wetterlage, der Ausrüstung und Manövrierfähigkeit sowie der Mithilfe der Besatzung des Havaristen ab.

Die Bundesregierung hat sich bei der IMO nachdrücklich dafür eingesetzt, daß Tankschiffe sowie sonstige Fahrzeuge einer bestimmten Größenordnung mit Notschleppeinrichtungen ausgerüstet werden.

25. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, daß es zur Zeit nur einen einzigen Hochseeschlepper unter bundesdeutscher Flagge mit einer Schleppleistung von über 100 t Pfahlzug gibt?

Die Bundesregierung verweist auf das in der Vorbemerkung dargestellte Vorsorgekonzept, wonach neben dem hochseefähigen MZS „Mellum" ein weiteres hochseefähiges Schleppfahrzeug für die Deutsche Bucht zur Verfügung stehen wird.

26. Ist der Bundesregierung bekannt, daß mehrere ausländische Interessenten dieses Schiff käuflich erwerben wollen, um es als Sicherungsschlepper im staatlichen Auftrag vor ihrer Küste einzusetzen, und wie bewertet sie dies?

Nein.

27. Stimmt die Bundesregierung mit uns darin überein, daß mit dem Verkauf dieses Hochseeschleppers keine Möglichkeiten mehr bestehen würden, Seeleute auf einem Hochseeschlepper unter bundesdeutscher Flagge durch „training on the job" im Umgang mit einem solchen Fahrzeug, einschließlich des Erwerbs der Kenntnisse für die Herstellung einer Schleppverbindung zwischen einem Hochseeschlepper und einem Havaristen, auszubilden?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Das Überbringen einer Schleppverbindung wird sowohl von der Besatzung der „Mellum" als auch von den Besatzungen der privaten Hafen- und Bergungsschlepper geübt bzw. praktiziert.

28. Wie reagiert die Bundesregierung darauf, daß der überwiegende Teil der gegenwärtig in der Bundesrepublik Deutschland verfügbaren Seeleute mit Hochseebergungserfahrungen in den nächsten drei Jahren aus Altersgründen aus der Seeschiffahrt ausscheidet und damit keine ausreichende Anzahl mit derartigem Fachwissen ausgestatteter Seeleute eingesetzt werden kann?

Die Bundesregierung läßt durch die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes die Besatzungen für ihre hochseefähigen Schleppfahrzeuge gründlich ausbilden und in regelmäßigen Abständen – auch bei Notfallübungen – nachschulen. Engpässe sind insoweit nicht erkennbar.

29. Welche konkreten Schritte hat die Bundesregierung auf der im Juni 1995 stattgefundenen Nordseeschutzkonferenz in diesem Zusammenhang vorgeschlagen?

Die Bundesregierung hat auf der 4. Internationalen Nordseeschutz-Konferenz (Esbjerg, 8./9. Juni 1995) vorgeschlagen, die Nordseeanliegerstaaten sollten dafür Sorge tragen, daß die Schiffe unter ihren Flaggen schnellstmöglich mit der für Tankschiffe vorgesehenen IMO-Notschleppeinrichtung ausgerüstet werden. Darüber hinaus soll in der IMO darauf hingewirkt werden, daß Notschleppeinrichtungen auch bei anderen Schiffstypen

vorgeschrieben werden. Der deutsche Vorschlag ist ohne Vorbehalt von den Ministern angenommen worden.

30. Hat sich die Bundesregierung auf der Nordseeschutzkonferenz für ein Abkommen der Nordsee-Anrainerstaaten eingesetzt, in dem der Zwang zur Bereitstellung von staatlich gecharterter privater Schleppkapazität nach dem Vorbild Hollands, Frankreichs oder Spaniens festgeschrieben wird?

    Wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wie wurden diese Vorschläge von den anderen Teilnehmerstaaten der Konferenz angenommen?

Unter aktiver Mitwirkung der Bundesregierung haben die Minister auf der 4. Internationalen Nordseeschutz-Konferenz vereinbart, daß über die Verfügbarkeit von Bergungsschleppern in der Nordsee beraten werden soll mit dem Ziel, Vorschläge für nationale, bilaterale und regionale Verbesserungen zu entwickeln.



Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333